



การสัมมนา ครั้งที่ 1

การศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแล
และการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

วันพุธที่ 19 พฤศจิกายน 2568 เวลา 09.00 – 12.00 น.
ณ ห้องเมย์แฟร์ บอลรูม ชั้น 11 โรงแรมเดอะเบอร์เคลีย์ ประตูน้ำ





น้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณ
 สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ
 พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

กำหนดการสัมมนา ครั้งที่ 1



กำหนดการ	รายละเอียด
09.00 – 09.30 น.	ลงทะเบียนรับเอกสารประกอบการสัมมนาฯ พร้อมรับประทานอาหารว่าง
09.30 – 09.35 น.	ยืนสงบนิ่งเป็นเวลา 1 นาที เพื่อแสดงความอาลัย และน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณอันหาที่สุดมิได้แด่สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง
09.35 – 09.45 น.	กล่าวรายงานการประชุม โดย นายพรชัย สุตินไชนนท์ ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
09.45 – 10.00 น.	กล่าวเปิดการประชุม โดย นายสุรพงษ์ เมี้ยนมิตร รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
10.00 – 10.10 น.	รับชมวิดีโอทัศน์เปิดโครงการ “การศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม”
10.10 – 11.00 น.	นำเสนอความเป็นมา วัตถุประสงค์ของการศึกษา แนะนำโครงการในภาพรวม ความคืบหน้า และนำเสนอผลการศึกษาของโครงการ ดังนี้ - การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมและบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตัวร่วม (CTC) - รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม - ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
11.00 – 12.00 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมการสัมมนา พร้อมทั้งชี้แจงข้อซักถาม
12.00 น.	ปิดการสัมมนาฯ และร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

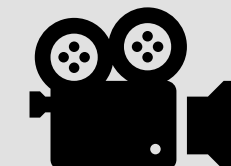
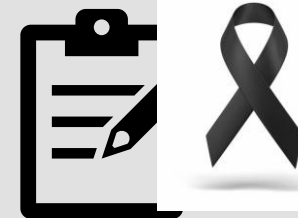


บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด



UNITED ANALYST AND ENGINEERING
CONSULTANT COMPANY LIMITED

บริษัท ยูโนเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด โทรศัพท์ 02-763-2828



ប្រធានាធិបតី លោក ហ៊ុន សែន បាន ប្រកាស ថា គណៈកម្មាធិការ ជាតិ ប្រឆាំង គ្រឿង ញៀន បាន រៀប ចំ កម្មវិធី ប្រឆាំង គ្រឿង ញៀន ក្នុង ឆ្នាំ ២០០៧ ដោយ យក ថ្ងៃ ទី ១១ ខែ មិថុនា ជា ថ្ងៃ ប្រឆាំង គ្រឿង ញៀន ក្នុង ឆ្នាំ ២០០៧ ។



Copyright © 2015 Pearson Education, Inc. All rights reserved.

HWY 92 / 99 ECLD



วัตถุประสงค์ของการจัดสัมมนา ครั้งที่ 1

1

เพื่อแนะนำโครงการ นำเสนอผลการศึกษาการจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมและบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตัวร่วม (CTC) รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม



2

เพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง





หัวข้อ การนำเสนอ

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
และบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (CTC)

รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุน
ส่งเสริมระบบตั๋วร่วม





หัวข้อ การนำเสนอ

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
และบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (CTC)

รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุน
ส่งเสริมระบบตั๋วร่วม





ความเป็นมา



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบ⁺ตัวร่วม
ในปียงบประมาณ 2563 - 2565 โดยผลการศึกษาด้านนโยบายและแผนได้

01

กรอบแนวทางและข้อเสนอแนะโครงสร้าง
อัตราค่าโดยสารร่วมสำหรับระบบรถไฟฟ้า
ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

02

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและส่วนลดค่าโดยสาร
การเดินทางข้ามระบบ และอัตราค่าธรรมเนียม
ทางการเงินในระบบตัวร่วม

03

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการ
บริหารจัดการระบบตัวร่วม

04

แผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตัวร่วม

05

แผนพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทาง
และค่าโดยสาร

06

แผนและแนวทางการติดตามประเมินผล



การขับเคลื่อนการดำเนินงาน



ผลักดันร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ให้มีผลใช้บังคับ

ด้านกฎหมาย



จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

ด้านองค์กร

ให้มีหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นหน่วยงานระดับปฏิบัติการ

ขยายผลการดำเนินงานด้านกฎหมาย องค์กร อัตราค่าโดยสารร่วม และการพัฒนาฐานข้อมูลและการเดินทางให้เกิดความต่อเนื่อง

เพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชน เปลี่ยนการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

การวางแผนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมไม่เกิดความซ้ำซ้อน ประหยัดงบประมาณแผ่นดิน และมีรายได้เข้าสู่รัฐเพิ่มขึ้น



สนับสนุนการขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนด ลดปัญหาการจราจรติดขัดและลดมลพิษทางอากาศในเขตเมืองได้



วัตถุประสงค์ของการศึกษา



ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น
โดยมีบริการที่มีประสิทธิภาพ สะดวก ทันสมัย มีค่าโดยสารที่เหมาะสม





หัวข้อ การนำเสนอ

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
และบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (CTC)

รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุน
ส่งเสริมระบบตั๋วร่วม





บริบทและความต้องการของ
ระบบตัวร่วมของประเทศไทย

กรณีศึกษาในต่างประเทศ

ผลการศึกษาระบบ
ตัวร่วมของประเทศไทยที่ผ่านมา

ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ
จากหน่วยงานและ
ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

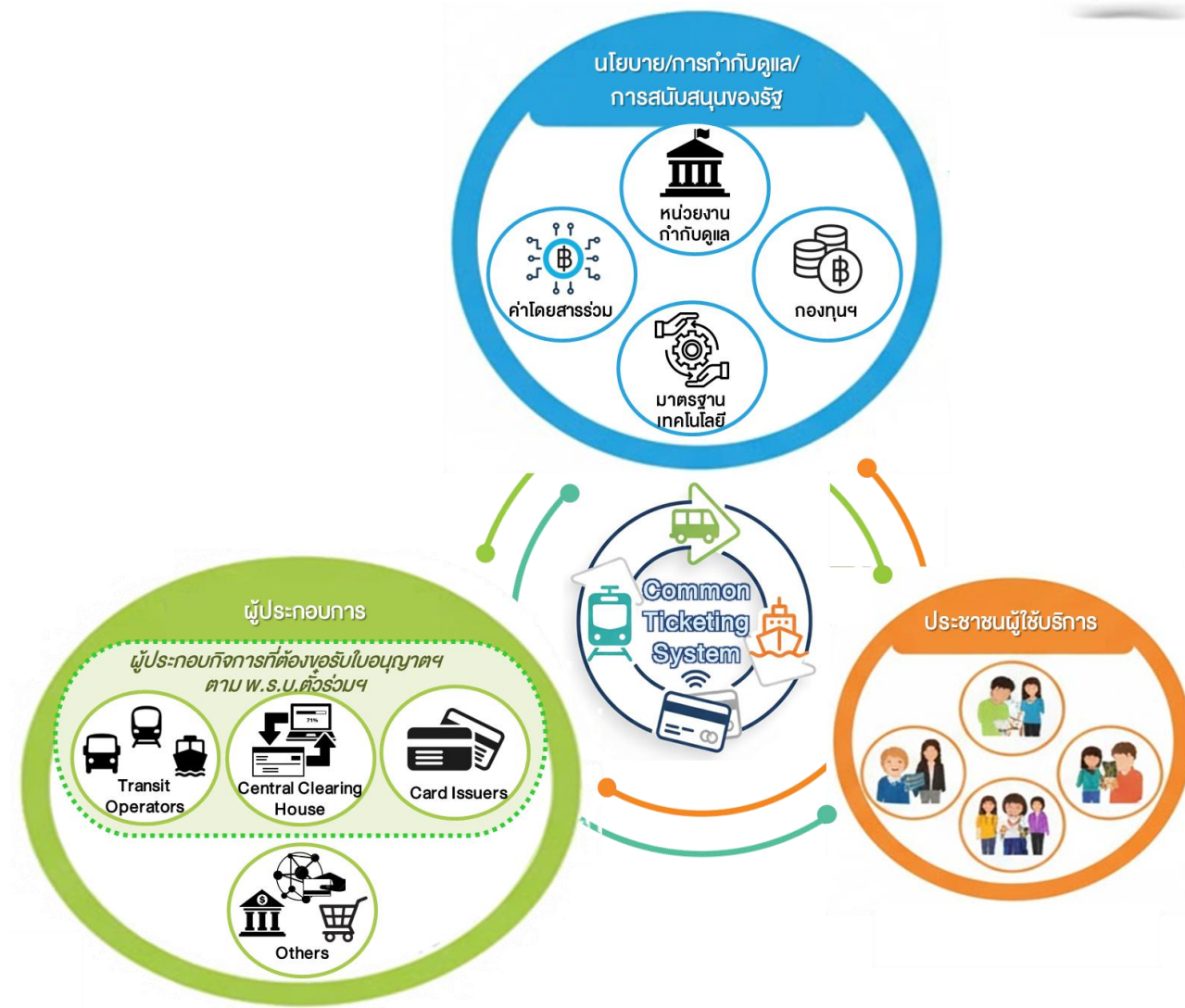


เสนอแนะรูปแบบหน่วยงาน

ปัจจัยที่พิจารณา :

- ความสอดคล้องกับร่าง พ.ร.บ.ตัวร่วมฯ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- ความสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ คล่องตัว
- กระบวนการและระยะเวลาในการจัดตั้ง
- การรองรับการขยายตัวของการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ
- อำนาจในการกำกับดูแลของภาครัฐ
- ความชอบธรรมและผลกระทบในการแข่งขันทางธุรกิจของผู้ประกอบการ

- ปัจจุบัน ประชาชนไม่สามารถเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะในเมืองด้วยบัตรโดยสารใบเดียว
- การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีผู้ให้บริการหลายราย
- ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะแต่ละรายมีมาตรฐานและรูปแบบการจัดเก็บค่าโดยสารของตนเอง
- ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะแต่ละรายมีสัญญาสัมปทานกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร
- ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะในเมืองขาดการบูรณาการทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชนค่อนข้างสูงจึงเป็นข้อจำกัดต่อการส่งเสริมให้เกิดการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น
- พ.ร.บ.ตั๋วร่วมฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อประกาศใช้เป็นกฎหมาย
- จำเป็นต้องมีหน่วยงาน รับผิดชอบการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และการจัดสรร/บริหารจัดการรายได้ในระบบตั๋วร่วม
- การดำเนินการระบบตั๋วร่วมจะส่งผลต่อค่าใช้จ่ายของประกอบการภาครัฐจำเป็นต้องมีการสนับสนุน





สิงคโปร์ : SimplyGo



Land Transport Authority (LTA)

- **หน่วยงานกำกับดูแล** ก่อตั้งปี พ.ศ. 2538
- รับผิดชอบการวางแผน พัฒนา และควบคุมระบบขนส่งทางบกและระบบตั๋วร่วม

SimplyGo Pte. Ltd. SimplyGo.

- **หน่วยงาน CTC และ CCH** ก่อตั้งปี พ.ศ. 2567
- จากการควบรวม
 - Transit Link Pte. Ltd.
 - EZ-Link Pte. Ltd.
 - รัฐวิสาหกิจถือหุ้น 100% โดย LTA
- บทบาท CCH บริหารจัดการรายได้กลางคำนวณและจัดสรรรายได้ให้ผู้ให้บริการขนส่งแต่ละราย



เทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม



- ระบบตั๋วร่วม EZ-Link และ NETS FlashPay รองรับบัญชีผู้ใช้งาน Account-Based Ticketing (ABT)



- ชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิตและเดบิต แบบไร้สัมผัส (EMV Contactless)
- รองรับบริการ Apple Pay, Google Pay และ Samsung Pay





สหราชอาณาจักร (กรุงลอนดอน) : Oyster



01



Transport for London (TfL)

- หน่วยงานด้านการขนส่งของรัฐบาลท้องถิ่น กรุงลอนดอน ก่อตั้งปี พ.ศ. 2543



- หน่วยงานของรัฐ
ภายใต้สำนักนายกเทศมนตรี
กรุงลอนดอน (Mayor of London)
ทำหน้าที่เป็นประธานกรรมการ

02



เทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม

- Oyster Card เปิดตัว พ.ศ. 2546 เป็นบัตรสมาร์ทการ์ดไร้สัมผัส แบบเติมเงิน (Contactless Smart Card) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID
- ครอบคลุมระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภท ในกรุงลอนดอน ทั้งรถไฟใต้ดิน (Tube) รถไฟ DLR รถไฟบนดิน (Overground) รถไฟ Elizabeth Line รถโดยสารประจำทาง รถราง เรือโดยสาร และเคเบิลคาร์

03



ขยายสู่ Contactless Payment

- รองรับการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต และบัตรเดบิต แบบไร้สัมผัส (EMV Contactless) รวมถึงอุปกรณ์ดิจิทัล เช่น สมาร์ทโฟน และสมาร์ตวอตช์



- TfL อาศัยความร่วมมือกับบริษัทเอกชนคู่สัญญาคือ บริษัท Cubic Transportation Systems พัฒนาและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม โดย TfL ทำหน้าที่เป็นศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) จัดเก็บและกระจายรายได้ค่าโดยสารให้ผู้ให้บริการขนส่งที่เข้าร่วมระบบ



East Japan Railway Company
(JR East)

- บริษัทมหาชนจำกัด ก่อตั้งขึ้นจาก
กระบวนการแปรรูปองค์การรถไฟแห่งชาติ
ญี่ปุ่น (Japanese National Railways)
เมื่อปี พ.ศ. 2530
- ภาครัฐญี่ปุ่นถือหุ้นบางส่วนผ่านกองทุน
JRTT ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวง
ที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และ
การท่าเรือ (MLIT) ทำหน้าที่บริหาร
จัดการระบบ Suica

ญี่ปุ่น (นครโตเกียว) : Suica & Pasma



PASMO

PASMO Co., Ltd.

- บริษัทจำกัด ถือหุ้นร่วมกันโดย
ผู้ให้บริการรถไฟเอกชน รถไฟใต้ดิน
รถโดยสารในกรุงโตเกียว และพื้นที่โดยรอบ
จำนวน 30 ราย ก่อตั้งเมื่อ
ปี พ.ศ. 2547
- ไม่มีภาครัฐถือหุ้นโดยตรง ทำหน้าที่บริหาร
จัดการระบบ PASMO



IC Card

Inter-Usage Center Co., Ltd.

- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2547 เป็นองค์กรกลาง
บริหารจัดการใช้งานร่วมระหว่างระบบ
Suica และ PASMO ทำหน้าที่เป็นศูนย์
บริหารจัดการรายได้กลาง (Central
Clearing House : CCH)



เป็นบัตรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้สัมผัส (IC Card)
ใช้เทคโนโลยี FeliCa (NFC-F) และเริ่มทดลองระบบ
tap-and-go ด้วยบัตรเครดิต และเดบิต ตั้งแต่วันที่
ธันวาคม พ.ศ. 2567



Octopus Cards Limited (OCL)

- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2540 เป็นบริษัทจำกัด
- ถือหุ้นโดย Octopus Holdings Limited (OHL) เป็นกิจการร่วมทุนของผู้ให้บริการขนส่งมวลชนรายใหญ่ในฮ่องกง 4 ราย ทำหน้าที่ออกบัตรและบริหารจัดการระบบ Octopus



โครงสร้างผู้ถือหุ้น

- MTR Corporation Limited (ถือหุ้น 64.02%)
- Kowloon-Canton Railway Corporation (ถือหุ้น 22.10%)
- The Kowloon Motor Bus Co. (1933) Ltd. (ถือหุ้น 13.83%)
- Sun Ferry Services Company Limited (ถือหุ้น 0.05%)



ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และเทคโนโลยีระบบตัวร่วม

- OCL ทำหน้าที่ CCH รับผิดชอบการจัดสรรรายได้ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดย Hong Kong Monetary Authority (HKMA)
- Octopus เป็นบัตรเติมเงินสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ใช้เทคโนโลยี FeliCa รองรับการชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต และเดบิตแบบไร้สัมผัส (EMV Contactless) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2567



T-money Co., Ltd.



- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2546 เป็นบริษัทจำกัด จากการร่วมทุนระหว่างรัฐบาลกรุงโซล และบริษัท LG, CNS และอื่น ๆ
- พัฒนาระบบตัวร่วม T-money และดำเนินการในฐานะศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)



โครงสร้างผู้ถือหุ้น

- รัฐบาลท้องถิ่นกรุงโซล (Seoul Metropolitan Government) (ถือหุ้น 36.2%)
- บริษัท LG CNS (ถือหุ้น 32.9%)
- ผู้ให้บริการโซลูชันอื่น ๆ (ถือหุ้น 16.2%)
- บริษัทบัตรเครดิต (ถือหุ้น 14.7%)



เทคโนโลยีระบบตัวร่วม

- ระบบตัวร่วม T-money เป็นรูปแบบบัตรเติมเงินอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID





ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ : OV-chipkaart

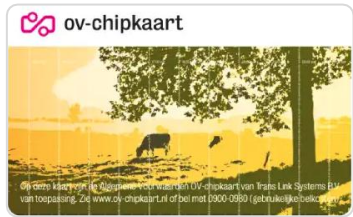


Trans Link Systems B.V. (TLS) translink

- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2544 เป็นบริษัทจำกัด จากความร่วมมือของผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะ 5 ราย ได้แก่
 - Nederlandse Spoorwegen (NS) และ Connexxion
 - ผู้ประกอบการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก 3 แห่ง ได้แก่ GVB (อัมสเตอร์ดัม), HTM (เฮก) และ RET (รอตเตอร์ดัม)
- TLS ทำหน้าที่เป็นศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานด้านการเงิน Netherlands Authority for the Financial Markets (AFM) และธนาคารกลางแห่งประเทศเนเธอร์แลนด์ De Nederlandsche Bank (DNB)

เทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม

- ระบบตั๋วร่วม OV-chipkaart เปิดตัวเมื่อปี พ.ศ. 2548
- เป็นบัตรสมาร์ทการ์ดแบบเติมเงินไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID



OVpay เปิดตัวเมื่อปี พ.ศ. 2566

- ชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือสมาร์ทโฟน ใช้แนวคิด Account-Based Ticketing (ABT) และระบบการชำระเงินแบบ Open-loop





สาธารณรัฐอิตาลี (เมืองมิลาน) : RicaricaMi



Azienda Trasporti Milanesi (ATM)

- ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2474 เป็นบริษัทมหาชน จำกัด เทศบาลเมืองมิลาน
ถือหุ้นทั้งหมด จัดอยู่ในรูปแบบรัฐวิสาหกิจระดับท้องถิ่น
- ดูแลระบบตั๋วร่วม RicaricaMi และให้บริการขนส่งสาธารณะครบวงจร ทั้งรถไฟใต้ดิน รถราง และรถโดยสารครอบคลุมพื้นที่เมืองมิลาน

AEP Ticketing Solutions



- เปิดตัว พ.ศ. 2567 พัฒนาระบบ SBME ทำหน้าที่เสมือนศูนย์บริหารรายได้กลาง (CCH)
- รวบรวมและตรวจสอบข้อมูลการใช้งานจากทุกผู้ให้บริการ เพื่อนำมาคำนวณและแบ่งรายได้โดยอัตโนมัติ



ระบบตั๋วร่วม RicaricaMi

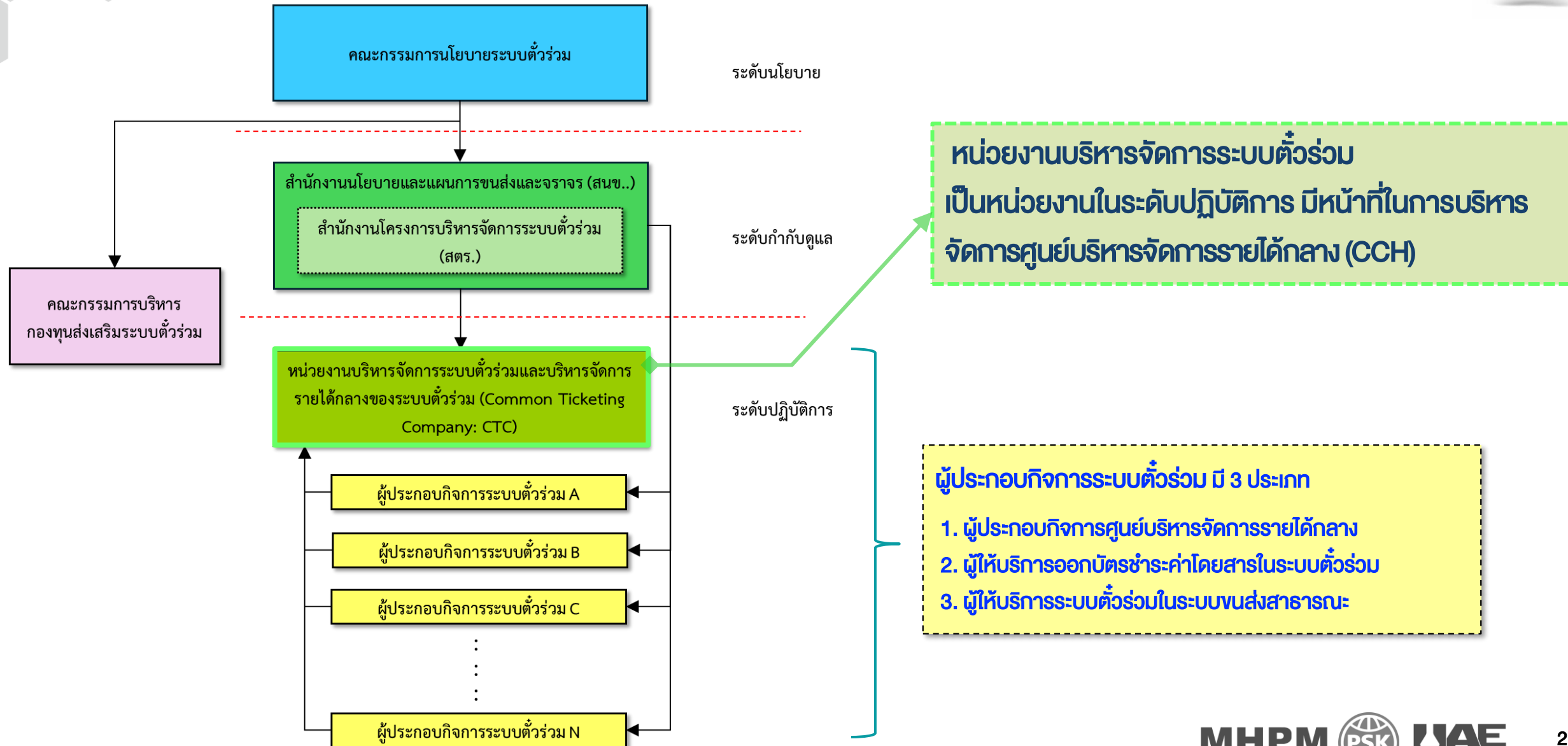
- เปิดตัว พ.ศ. 2567 แทนตั๋วกระดาษชนิดเที่ยวเดียวแบบเดิม
- เป็นบัตรสมาร์ทการ์ดแบบเติมเงินไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ที่ใช้เทคโนโลยี RFID



- ติดตั้งเครื่องรับชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต และบัตรเดบิต แบบไร้สัมผัส (EMV Contactless) ตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2561

ประเทศ / เมือง	สิงคโปร์ 	สหราชอาณาจักร (กรุงลอนดอน) 	ญี่ปุ่น (นครโตเกียว) 	ฮ่องกง 	เกาหลีใต้ 	ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ 	สาธารณรัฐอิตาลี (เมืองมิลาน) 
ระบบตั๋วร่วม	EZ-Link Card และ NETS FlashPay Card	Oyster Card	Suica Card และ Pasmo Card	Octopus Card	T-money Card	OV-chipkaart Card	RicaricaMi Card
หน่วยงานกำกับดูแล	Land Transport Authority (LTA) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2538	Transport for London (TfL) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2543	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2544	Hong Kong Monetary Authority (HKMA) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2536	Seoul Metropolitan Government (SMG) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2489	Netherlands Authority for the Financial Markets (AFM) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2545 และ De Nederlandsche Bank (DNB) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2537	Comune di Milano เทศบาลเมืองมิลาน สาธารณรัฐอิตาลี
หน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTC)	SimplyGo Pte. Ltd. จัดตั้งโดยควมรวม Transit Link Pte. Ltd. และ EZ-Link Pte. Ltd. ในปี พ.ศ. 2567	TfL จัดจ้าง Cubic Transportation System ดำเนินการพัฒนาระบบบำรุงรักษาระบบ	ไม่มี CTC บริษัทผู้ออกบัตรบริหารจัดการเอง JR East (Suica) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2530 และ PASMO Co., Ltd. (Pasma) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2547	Octopus Cards Limited (OCL) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2540	T-money Co., Ltd. ก่อตั้งปี พ.ศ. 2546	Trans Link Systems B.V. (TLS) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2544	Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. (ATM) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2474
รูปแบบองค์กร (CTC)	รัฐวิสาหกิจ ถือหุ้น 100% โดย ภาครัฐ (Land Transport Authority)	หน่วยงานของรัฐภายใต้ สำนักนายกเทศมนตรี กรุงลอนดอน (Mayor of London)	ไม่มี CTC บริษัทผู้ออกบัตรบริหารจัดการเอง (บริษัทมหาชนจำกัด และบริษัทจำกัด)	บริษัทจำกัด MTR เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	บริษัทจำกัด ถือหุ้นโดยภาครัฐ (รัฐบาล กรุงโซล) ร่วมกับเอกชน LG CNS และอื่น ๆ	บริษัทจำกัด	รัฐวิสาหกิจ ถือหุ้น 100% โดย ภาครัฐ (Comune di Milano)
หน่วยงานบริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)	SimplyGo Pte. Ltd.	Transport for London (TfL)	IC Card Inter-Usage Center Co., Ltd.	Octopus Cards Limited (OCL)	T-money Co., Ltd.	Trans Link Systems B.V. (TLS)	AEP Ticketing Solutions

➔ รูปแบบของหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมีความหลากหลาย ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละประเทศ



- ❑ จัดให้มีการให้บริการระบบตัวร่วม บริหารจัดการ ดูแล และบำรุงรักษาระบบตัวร่วม
- ❑ เปรียบเทียบผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่สนใจจะเข้าร่วมในการให้บริการระบบตัวร่วมเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อตกลงทางธุรกิจ (Business Rule)
- ❑ พัฒนา บำรุงรักษา และบริหารงาน ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)
- ❑ จัดทำ ดูแล และปรับปรุง มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบตัวร่วม ประกอบด้วย มาตรฐานบัตรโดยสาร มาตรฐานเครื่องอ่าน มาตรฐานฐานข้อมูล มาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูล มาตรฐานความปลอดภัย และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ❑ ตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของบัตรโดยสาร เครื่องอ่าน ระบบและอุปกรณ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของผู้ประกอบการขนส่ง ที่เข้าร่วมระบบตัวร่วมให้เป็นไปตามมาตรฐานเทคโนโลยีระบบตัวร่วมที่กำหนด
- ❑ ศึกษา วิจัย และพัฒนามาตรฐานหรือนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบตัวร่วม
- ❑ รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม และจัดทำรายงานในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนและกำหนดนโยบายด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาระบบตัวร่วม และการกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในอนาคต



- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นหน่วยงานในระดับปฏิบัติการ มีหน้าที่รวมถึงการบริหารจัดการ ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)
- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม และ CCH ต้องมีความเป็นกลาง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการแข่งขันทางธุรกิจ
- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมจำเป็นต้องพึ่งพาการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐเพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประกอบการในระบบตัวร่วม รวมทั้ง การสนับสนุนทางการเงินในการดำเนินการค้าโดยसारร่วม และมาตรการภาครัฐ



- ❑ รูปแบบของหน่วยงานที่มีความสอดคล้องกับการดำเนินการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - ทำหน้าที่ให้บริการสาธารณะ
 - มีความเป็นกลาง
 - ควรมีวัตถุประสงค์แสวงหารายได้เลี้ยงตัวเองจากการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ แต่ไม่มุ่งกำไรสูงสุด เนื่องจากรายได้ของหน่วยงานจะส่งผลต่อค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการและค่าโดยสารของผู้ใช้บริการ



FACILITATION



PROMOTION



TECHNICAL
SUPPORT



PROFIT CENTER



ทางเลือกในการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม (CTC)



1 สนว. โดย สตร. รับผิดชอบภาระงานของหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

2 มอบหมายให้หน่วยงานที่มีอยู่เดิม
ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

3 จัดตั้งหน่วยงานใหม่
ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

- ไม่ต้องจัดตั้งหน่วยงานใหม่ หรือปรับโครงสร้างหน่วยงานอื่นนอกจาก สนว.
- ภาระงานจะตกอยู่กับ สนว. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานที่ สนว. ขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
- มีความยั่งยืนในบทบาทหน้าที่การเป็นหน่วยงานกำกับดูแล แต่ต้องเป็นฝ่ายปฏิบัติเองด้วย
- สามารถใช้เงินกองทุนในการจัดตั้งและปรับปรุง CCH [มาตรา 37(1)]
- ต้องจัดตั้งหน่วยงานใหม่ หรือปรับโครงสร้างหน่วยงานที่มีอยู่เดิม มีขั้นตอนและใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ
- มีหน่วยงานที่รับผิดชอบการบริหารจัดการระบบตัวร่วมโดยเฉพาะ
- มีทางเลือกในการดำเนินการ CCH หลากหลายรูปแบบ ทั้งดำเนินการเอง จัดซื้อจัดจ้าง ร่วมงานกับหน่วยงานรัฐอื่น หรือร่วมลงทุนกับเอกชน



การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.)
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)



บริษัท ไทย สมายล์ บัส จำกัด
บริษัท ไทย สมายล์ ไบค์ จำกัด



บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC)
บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (BSS)
บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM)
บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM)



ธนาคารแห่งประเทศไทย
(ธปท.)



บริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (KTB)



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)



สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส./กทม.)
บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (KT)



สมาคมเรือไทย



การทางพิเศษแห่งประเทศไทย



บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)



ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
กรมทางหลวง



บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด
(AERA1)



บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
(BEM)



สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล
(องค์การมหาชน) (สพว.)

ประเด็น

สาระสำคัญ

ความคิดเห็นต่อ
รูปแบบองค์กร
หน่วยงานบริหาร
จัดการระบบ
ตัวร่วม (CTC)

- ผู้ประกอบการเห็นว่า CTC ต้องมีความโปร่งใส เป็นกลาง และไม่ผูกขาด
- ส่วนใหญ่สนับสนุนให้เป็นรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานรัฐตรง เพื่อความเป็นกลาง สร้างความเชื่อมั่นและคุ้มครองข้อมูล
- บางส่วนเสนอให้เป็นรูปแบบเอกชนหรือกึ่งเอกชน เพื่อความคล่องตัวและยืดหยุ่นทางธุรกิจ
- กรณีให้ รฟม. เป็น CTC มีข้อกังวลเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน เพราะ รฟม. เป็นผู้ให้บริการด้วย
- DGA สามารถทำหน้าที่ CTC ได้ หากอยู่ในฐานะระบบกลางเพื่อสาธารณะ ไม่แข่งขันกับเอกชน



ประเด็น

สาระสำคัญ

ความคิดเห็นต่อ
ข้อเสนอเทคโนโลยี
ระบบตัวร่วมที่จะ
นำมาใช้ใน
ประเทศไทย

- ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการใช้มาตรฐาน EMV เนื่องจากเป็นมาตรฐานสากล มีความน่าเชื่อถือ เป็นแนวโน้มของการพัฒนาเทคโนโลยีระบบชำระเงินในปัจจุบัน ช่วยลดภาระการพัฒนาและบำรุงรักษา ช่วยลดต้นทุนการออกบัตร
- บางส่วนเห็นควรพัฒนามาตรฐาน ABT ของไทย ควบคู่กับการใช้ EMV (Hybrid) เพื่อลดการพึ่งพาระบบของต่างประเทศ ที่มีเงื่อนไขและค่าใช้จ่ายที่หลีกเลี่ยง/ต่อรองไม่ได้ หากไม่มีระบบพื้นฐานของประเทศไทยเอง รวมทั้งลดผลกระทบต่อผู้ใช้งานเดิมในปัจจุบัน
- ผู้ประกอบการต้องการให้รัฐสนับสนุนต้นทุนด้านอุปกรณ์และซอฟต์แวร์
- ควรเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียและต้นทุนการพัฒนาและบำรุงรักษาระบบ



ประเด็น	สาระสำคัญ
ความคิดเห็นต่อการเข้าร่วมระบบตั๋วร่วม	- ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ยินดีเข้าร่วมหากมีมาตรการชดเชยรายได้และสนับสนุนงบลงทุน - ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำรายเล็ก เช่น เรือข้ามฟาก เห็นว่าเป็นไปได้ยาก เพราะรายได้ต่ำ โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้อและไม่สามารถลงทุนเองได้
ความคิดเห็นต่อการใช้ระบบค่าโดยสารร่วม (Integrated Fare System)	- ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นด้วยในหลักการ แต่มีความกังวลเรื่องการแบ่งรายได้ไม่เป็นธรรม - ผู้ประกอบการหลายรายขอให้มีการชดเชยรายได้ชัดเจน หากต้องปรับโครงสร้างค่าโดยสาร



ประเด็น

สาระสำคัญ

ผลกระทบต่อ
ผู้ประกอบการและ
ความต้องการ
การสนับสนุน
จากภาครัฐ

- ผลกระทบหลัก คือ ต้นทุนสูงขึ้นและรายได้ลดลง จากการปรับโครงสร้างค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมธุรกรรมที่ต้องจ่ายให้ CTC
- ผู้ประกอบการต้องการ กองทุนชดเชยรายได้ เงินอุดหนุนแบบให้เปล่า สิทธิประโยชน์ทางภาษี และการสนับสนุนค่าติดตั้งอุปกรณ์
- มีข้อเสนอให้สนับสนุนด้านสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ทางภาษี เช่น ยกเว้นภาษีประจำปีรถโดยสาร หรือค่าธรรมเนียมใบอนุญาต



ประเด็น

สาระสำคัญ

ปัญหาและอุปสรรค
ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
ในการดำเนินการ
ระบบตัวร่วม
และแนวทางการแก้ไข

- ความล่าช้าในการ Clearing รายได้ และความแตกต่างของสัญญาสัมปทาน เป็นปัญหาหลัก
- ความเร็วในการประมวลผลของหัวอ่าน EMV อาจทำให้ผู้โดยสารไม่สะดวก และเกิดควมสับสนในกรณีของรถโดยสารสาธารณะ
- อาจเกิดความขัดแย้งผลประโยชน์ระหว่างบทบาท Operator, Issuer, Acquirer เนื่องจาก มีผู้ที่ทำหน้าที่หลายบทบาท
- โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและศักยภาพทางการเงินของผู้ประกอบการรายเล็ก ยังจำกัด จึงไม่พร้อมลงทุน



ประเด็น

สาระสำคัญ

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ
ต่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม

- ควรพิจารณา Media อื่น ๆ เช่น Wearable device, QR Code และอุปกรณ์ใหม่ ๆ ควบคู่กับ EMV card
- ควรมี Daily Pass หรือบัตรพิเศษ สำหรับนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่ไม่มี EMV card
- ควรเชื่อมระบบตั๋วร่วมกับบริการเสริม เช่น Feeder Bus, Smart Parking, EV Charging และ Loyalty Program
- ต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์การชดเชยที่ชัดเจน รวมถึงการสื่อสารกับประชาชนเพื่อสร้างความเข้าใจ

- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นหน่วยงานในระดับปฏิบัติการ มีหน้าที่รวมถึงการบริหารจัดการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)
- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม และ CCH ต้องมีความเป็นกลาง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการแข่งขันทางธุรกิจ
- ❑ หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมจำเป็นต้องพึ่งพาการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐเพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประกอบการในระบบตัวร่วม รวมทั้งการสนับสนุนทางการเงินในการดำเนินการค้าโดยสาธารณะ และมาตรการภาครัฐ



- ❑ รูปแบบของหน่วยงานที่มีความสอดคล้องกับการดำเนินการบริหารจัดการระบบตัวร่วม
 - ทำหน้าที่ให้บริการสาธารณะ
 - มีความเป็นกลาง
 - ควรมีวัตถุประสงค์แสวงหารายได้เลี้ยงตัวเองจากการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ แต่ไม่มุ่งกำไรสูงสุด เนื่องจากรายได้ของหน่วยงานจะส่งผลต่อค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการและค่าโดยสารของผู้ใช้บริการ

ทางเลือกรูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม (CTC)



การเปรียบเทียบหน่วยงานของรัฐ



ประเภท	อำนาจหน้าที่/วัตถุประสงค์
ส่วนราชการ	• รับผิดชอบ <i>การให้บริการสาธารณะทางปกครองซึ่งเป็นการกิจหลักของรัฐ</i> เช่น การรักษาความสงบเรียบร้อย การป้องกันประเทศ การออกกฎระเบียบ อนุมัติ อนุญาตตามกฎหมาย รวมทั้งงานนโยบายต่าง ๆ
	• <i>มีวัตถุประสงค์ให้บริการเป็นการทั่วไป และไม่มุ่งกำไร</i>
	• ใช้อำนาจฝ่ายเดียวของรัฐเป็นหลักในการดำเนินกิจกรรม • <i>ใช้งบประมาณแผ่นดิน</i>



รัฐวิสาหกิจ

- รับผิดชอบ **บริการสาธารณะ** ทางอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมซึ่งผลิตและจำหน่ายสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการสาธารณะ และงานสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ หรืองานของรัฐบาลด้านที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ หรือการดำเนินกิจกรรมมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่รัฐยังจำเป็นต้องควบคุมและดำเนินการแต่ผู้เดียว หรือเป็นงานที่ภาคเอกชนยังไม่พร้อมที่จะลงทุนดำเนินการ เช่น **กิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงมากและไม่สามารถเรียกเก็บค่าบริการในอัตราสูงได้ หรือเป็นกิจการสาธารณะที่มีผลกำไรต่ำทำให้เอกชนไม่สนใจลงทุน** หรือเป็นกิจการที่รัฐจำเป็นต้องแทรกแซงตลาดเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม หรือให้บริการแก่กลุ่มเป้าหมายเฉพาะ
- มีวัตถุประสงค์แสวงหารายได้เลี้ยงตัวเองจากการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ แต่ไม่มุ่งกำไรสูงสุดเช่นที่เอกชนกระทำกันโดยทั่วไป
- รับเงินงบประมาณสนับสนุนเป็นครั้งคราวหรือบางส่วนหากมีความจำเป็น
- รัฐมีอำนาจกำกับดูแลตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผ่านการแต่งตั้ง/ถอดถอนคณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูง การอนุมัติงบประมาณ การให้นโยบาย ฯลฯ
- การลงทุนต้องขอความเห็นชอบจากรัฐ และรายได้ต้องส่งคืนรัฐ

การเปรียบเทียบหน่วยงานของรัฐ (ต่อ)



ประเภท	อำนาจหน้าที่ / วัตถุประสงค์
องค์การมหาชน	• รับผิดชอบ บริการสาธารณะทางสังคม และวัฒนธรรม เช่น การศึกษา การวิจัยการฝึกอบรม การทำนุบำรุงศิลปวัฒนธรรม การพัฒนาและส่งเสริมการกีฬา การพัฒนาและถ่ายทอดวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ การบริการทางสาธารณสุข และการแพทย์ การสังคมสงเคราะห์ นันทนาการ สอนสัตว์การอำนวยความสะดวกการบริการแก่ประชาชน หรือ การดำเนินการอันเป็นสาธารณะประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะที่จะใช้วิธีการของราชการในการบริหาร • ต้องไม่เป็นกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับภาคเอกชน • ไม่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร • ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐ หรือสามารถเลี้ยงตัวเองได้ • รัฐมีอำนาจกำกับดูแลตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผ่านการแต่งตั้ง/ถอดถอนคณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูง การอนุมัติงบประมาณ การให้นโยบาย ฯลฯ • การลงทุนต้องขอความเห็นชอบจากรัฐ



ประเภท	อำนาจหน้าที่ / วัตถุประสงค์
องค์กรอิสระ	• ทำหน้าที่ในการควบคุม กำกับดูแลกิจกรรมของรัฐ หรือดำเนินการบริการสาธารณะตามนโยบายสำคัญที่ต้องการความเป็นกลางอย่างเคร่งครัด ปราศจากการแทรกแซงจากอำนาจทางการเมือง ซึ่งจะมีคณะกรรมการที่มีอำนาจและมีหน่วยธุรการเพื่อทำหน้าที่อำนวยความสะดวก • ไม่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร • รัฐมีอำนาจกำกับดูแลตามที่กฎหมายกำหนด เช่น ผ่านการแต่งตั้ง/ถอดถอนคณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูง การอนุมัติงบประมาณ การให้นโยบาย ฯลฯ • ต้องการอำนาจตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับฝ่ายเดียวต่อประชาชน หรือกำกับตรวจสอบ



ประเภท	อำนาจหน้าที่ / วัตถุประสงค์
นิติบุคคล เฉพาะกิจ	- จัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540 เพื่อระดมทุนจากภาคเอกชนสำหรับโครงการสำคัญของภาครัฐ เพื่อไม่ต้องการให้เป็นหนี้สาธารณะ และไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะประกอบธุรกิจอื่นใด - ปัจจุบันมีหนึ่งหน่วยงานที่ดำเนินกิจการ คือ บริษัท ดีเอดี เอสพีวี จำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้น เพื่อเป็นนิติบุคคลเฉพาะกิจในการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ประเภทหุ้นกู้ภายใต้โครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ของโครงการศูนย์ราชการเท่านั้น



มีอิสระในการบริหารจัดการภายใต้
การกำกับจากรัฐผ่านคณะกรรมการ

อยู่ภายใต้อำนาจการบริหาร
และระเบียบของรัฐทั้งหมด

มาก
↓
ความอิสระในการบริหารงาน
↑
น้อย

พึ่งพาเงินรัฐเป็นหลัก

รัฐวิสาหกิจ
(บริษัท)

รัฐวิสาหกิจ
(กฎหมายเฉพาะ)

องค์การมหาชน

ส่วนราชการ

พึ่งพาเงินรายได้เป็นหลัก
และรับเงินรัฐตามเฉพาะกรณี



ที่มาจากรายได้



พิจารณาเปรียบเทียบความเหมาะสมและเป็นไปได้ของหน่วยงานที่มีอยู่ในปัจจุบันโดยเปรียบเทียบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบชำระเงิน

หน่วยงาน	ขอบเขต อำนาจหน้าที่	ประเด็นข้อสังเกต
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (สฟม.) 	ดำเนิน ธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ สฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า	• รับผิดชอบการดำเนินการของระบบรถไฟฟ้าในเมืองซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักที่จะเข้าร่วมระบบตัวร่วม • อำนาจหน้าที่อาจครอบคลุมเฉพาะการให้บริการระบบรถไฟฟ้า
การรถไฟแห่งประเทศไทย (สฟท.) 	ดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับ การขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นที่เป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ	• ขอบเขตการดำเนินการส่วนใหญ่เป็นรถไฟระหว่างเมือง • องค์กรมีขนาดใหญ่ ขาดความคล่องตัว



หน่วยงาน	ขอบเขต อำนาจหน้าที่	ประเด็นข้อสังเกต
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (วสมท.) 	ประกอบภาระขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร - ประกอบภาระอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบภาระขนส่งบุคคล - ประกอบธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยใช้ทรัพย์สินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ขอบเขตการให้บริการครอบคลุมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะมีข้อจำกัดในการพัฒนาขยายขอบเขตการให้บริการระบบตั๋วร่วมไปยังภูมิภาคที่อยู่ห่างไกลกรุงเทพมหานคร - การประกอบกิจการเป็นการให้บริการรถโดยสารซึ่งถือเป็นระบบขนส่งรอง ในกลุ่มของระบบขนส่งสาธารณะในระบบตั๋วร่วม
กรุงเทพมหานคร 	มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานกิจการในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งรวมถึงการขนส่ง และการสาธารณูปโภค ฯลฯ บรรดาอำนาจหน้าที่ใดซึ่งเป็นของราชการส่วนกลางหรือราชการส่วนภูมิภาคจะมอบให้กรุงเทพมหานครปฏิบัติก็ได้ โดยให้ทำเป็นพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ข้อบังคับ หรือประกาศ	อาจไม่เหมาะสม ในกรณีที่มีการพัฒนาขยายขอบเขตการให้บริการระบบตั๋วร่วมไปยังภูมิภาคที่อยู่ห่างไกลกรุงเทพมหานคร



หน่วยงาน	ขอบเขต อำนาจหน้าที่	ประเด็นข้อสังเกต
สำนักงานพัฒนา รัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน) (สพร./DGA) 	ทำหน้าที่ <i>ให้บริการ ส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นเกี่ยวกับการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล</i> โดยมีวัตถุประสงค์ รวมถึง - พัฒนา บริหารจัดการ และให้บริการโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบการให้บริการหรือแอปพลิเคชันพื้นฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรัฐบาลดิจิทัล <i>จัดทำมาตรฐาน แนวทาง มาตรการ หลักเกณฑ์ และวิธีการทางเทคโนโลยีดิจิทัล</i> และกระบวนการดำเนินงานเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและระบบการทำงานระหว่างกันของหน่วยงาน <i>ศึกษา วิจัย สร้างนวัตกรรม และส่งเสริมและสนับสนุนงานวิชาการ งานวิจัยและนวัตกรรม ในการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล</i> - ดำเนินการอื่นเพื่อพัฒนารัฐบาลดิจิทัลตามที่กฎหมายกำหนดหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย	<i>มีวัตถุประสงค์การจัดตั้งสอดคล้องกับขอบเขตงานตามหน้าที่ของ CTC</i> <i>มีบุคลากรและความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีดิจิทัล</i> ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับเทคโนโลยีระบบจัดเก็บค่าโดยสาร



หน่วยงาน	ขอบเขต อำนาจหน้าที่	ประเด็นข้อสังเกต
สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่ง และจราจร (สนข.) 	มีภารกิจเกี่ยวกับ การเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ เป็นฝ่ายเลขานุการ คนต. โดยมีสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สตร.) มีอำนาจหน้าที่ - ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม - จัดทำรายละเอียดของแผนงานการกำหนดนโยบาย และมาตรฐานต่าง ๆ ของระบบตัวร่วม - จัดทำกรอบการดำเนินงานและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตัวร่วม - จัดทำรายละเอียดในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตัวร่วม - ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย	สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการ คนต. และมีบทบาทหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ตาม พ.ร.บ. ตัวร่วมฯ จึงมีความอ่อนแอในบทบาทหน้าที่ หากต้องทำหน้าที่เป็นผู้ประกอบกิจการภายใต้ พ.ร.บ. ตัวร่วมฯ → ควรแยกงานส่วนที่เป็นส่วนปฏิบัติการ ให้องค์กรอื่นดำเนินการ ในแนวทางต่าง ๆ เช่น คัดเลือกผู้รับสิทธิ์ดำเนินการ / จัดทำข้อตกลงร่วมดำเนินการ / จ้างดำเนินการ



กรณีมอบหมายให้ หน่วยงานที่มีอยู่เดิม ดำเนินการ

- *ใช้เวลาดำเนินการน้อย ไม่ต้องตั้งองค์กรใหม่*
- *ดำเนินการได้ทันที* แก้ปัญหาในเรื่องการแบ่งปันทางธุรกิจของเอกชนรายต่าง ๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคของบรรลู่ข้อตกลงในการร่วมงานกันจัดตั้งบริษัท
- ประหยัดงบประมาณรัฐ มีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรและบุคลากรของรัฐ **สูงสุด สามารถใช้ทรัพยากรและบุคลากรส่วนกลางร่วมกับหน่วยงานเดิม**
- **มีความยืดหยุ่นต่อทางเลือกในการดำเนินการสูงสุด** สามารถดำเนินการได้ทั้งในรูปแบบดำเนินการเอง หรือไม่ดำเนินการเอง (งานบางอย่างอาจจ้างเอกชนมาช่วยดำเนินงาน หรือร่วมดำเนินการกับหน่วยงานรัฐอื่น หรือ ร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)) ขณะที่ในระยะต่อไปอาจจัดตั้งเป็นบริษัทลูกมาดำเนินการ
- **รัฐสามารถกำกับดูแลและตอบสนองนโยบายของรัฐได้ดี**
- ทางเลือกที่เป็นไปได้ (1) DGA , (2) สวป.

กรณีตั้งหน่วยงานใหม่ รูปแบบที่เหมาะสมได้แก่ หน่วยงานประเภท องค์การมหาชน

- รูปแบบองค์การมหาชนจะมีความเหมาะสมสอดคล้องกับบริบทสำหรับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมของไทยมากกว่าหน่วยงานประเภทรัฐวิสาหกิจ **ในแง่ของวัตถุประสงค์ที่ไม่แสวงหารายได้ อันจะมีผลดีต่อการจำกัดค่าใช้จ่ายในระบบตัวร่วมที่เป็นภาระต่อผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่เข้าร่วมในระบบให้อยู่ในระดับต่ำ**



สรุปทางเลือกในการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม (CTC)



1

ไม่มีการจัดตั้ง CTC : สนว. โดย สตร. รับผิดชอบภาระงานของหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม



งานระดับปฏิบัติการ (มาตรฐานเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และ CCH) มอบหมายให้หน่วยงานอื่นดำเนินการ

2

มอบหมายให้หน่วยงานที่มีอยู่เดิมทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

2A

DGA

2B

สว/ม.

3

จัดตั้งหน่วยงานใหม่
ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม

3A

รัฐวิสาหกิจรูปแบบบริษัทจำกัดภายใต้ สว/ม.

3B

รัฐวิสาหกิจรูปแบบบริษัทจำกัด

3C

รัฐวิสาหกิจจัดตั้งโดย พรฎ. (องค์การ)

3D

องค์การมหาชน

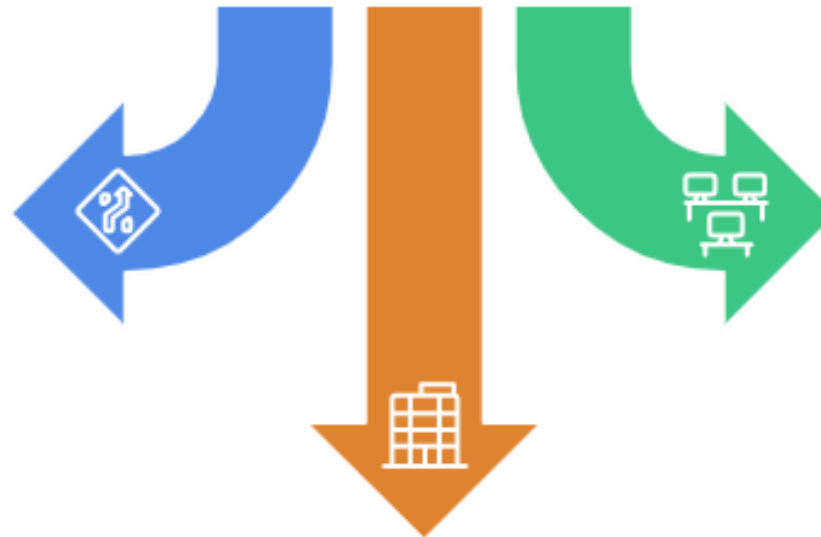
ข้อเสนอทางเลือกหน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม



หน่วยงานที่มีความเหมาะสมในการทำหน้าที่เป็น
หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม (CTC)



รูปแบบที่ 1 : กรณีให้หน่วยงานเดิมอื่น
เป็นผู้รับผิดชอบ
หน่วยงานที่มีความเหมาะสม
คือ **DGA**



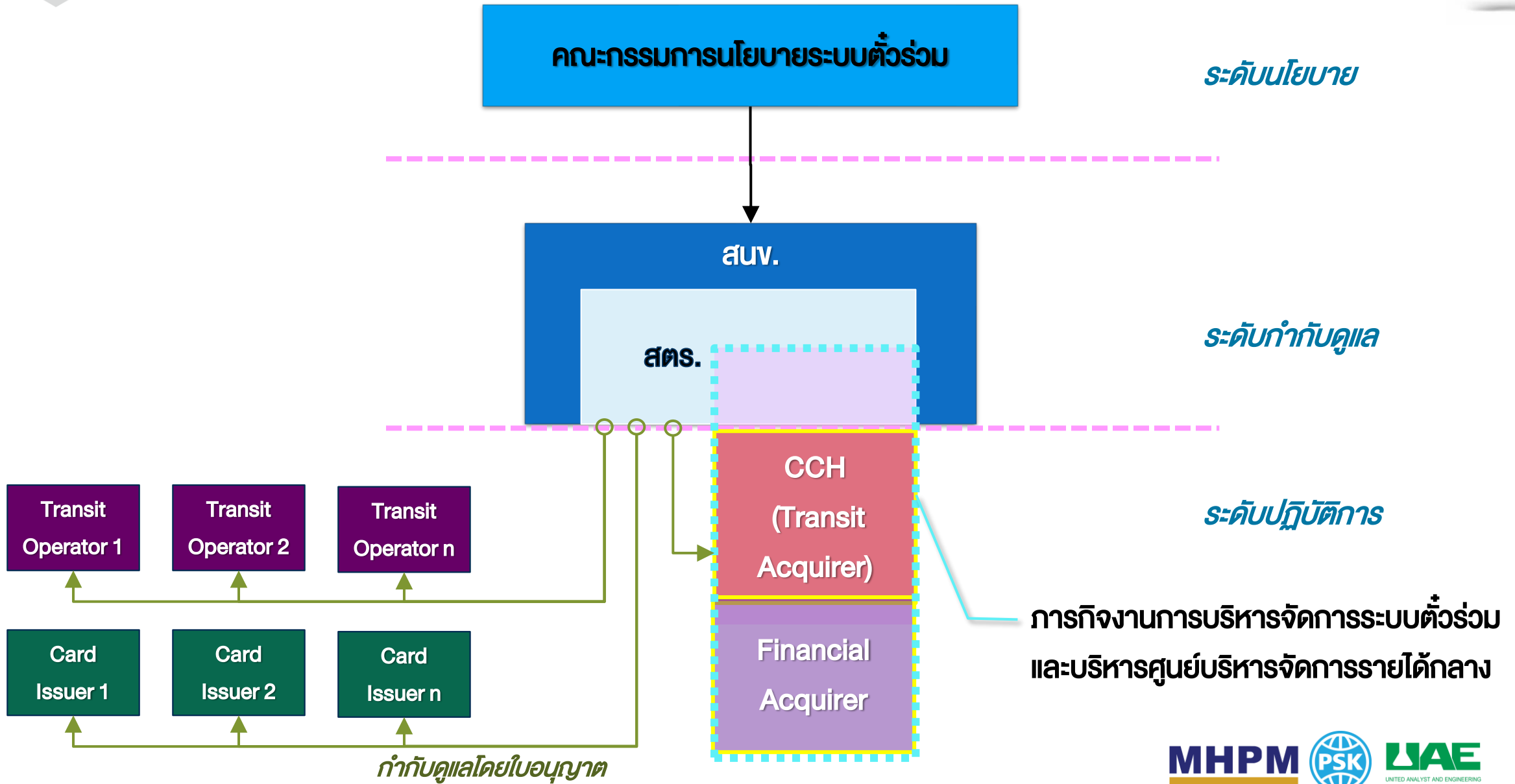
รูปแบบที่ 2 : กรณีจัดตั้ง
หน่วยงานใหม่
รูปแบบองค์กรที่มีความเหมาะสมคือ
องค์การมหาชน
(ภายใต้กระทรวงคมนาคม)

รูปแบบที่ 3 :

ไม่มีการจัดตั้ง CTC โดยให้ สบข. / สตร.

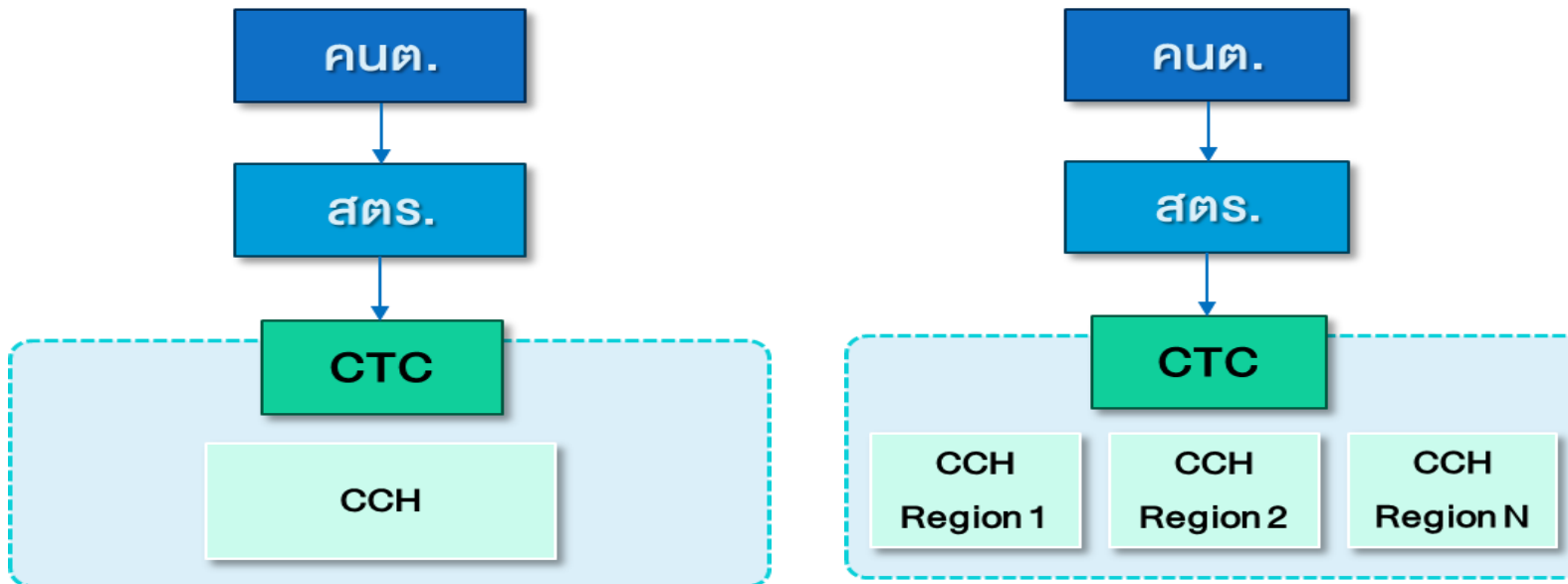


เป็นผู้รับภาระงาน CTC บางส่วนมาดำเนินการ ขณะที่ภาระงานด้านมาตรฐานเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และ
ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) จะมอบหมายให้หน่วยงานอื่นที่มีความเหมาะสมมาดำเนินการ





- เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ CCH อาจใช้แนวทางที่ไม่ดำเนินการเอง (จ้างดำเนินการ ร่วมงานกับหน่วยงานรัฐอื่น ร่วมกับเอกชนจัดตั้งบริษัทลูก หรือ ร่วมลงทุนกับเอกชน) ซึ่งจะทำให้ส่วนงานที่ทำหน้าที่หน่วยงานบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีขนาดไม่ใหญ่ ลดภาระด้านบุคลากรและค่าใช้จ่าย
- ในแต่ละพื้นที่โครงข่ายระบบตัวร่วม (เช่น กรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือ เมืองภูมิภาค) มี CCH เดียว ทำหน้าที่บริหารจัดการรายได้ของระบบขนส่งสาธารณะที่เข้าร่วมระบบตัวร่วมทั้งหมด
- ในการขยายขอบเขตการให้บริการระบบตัวร่วม หน่วยงานบริหารจัดการตัวร่วมมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการทั่วประเทศไม่จำเป็นต้องจัดตั้งหน่วยงานขึ้นใหม่ โดยทางเลือกในการดำเนินการอาจขยายขอบเขตการให้บริการของ CCH เดิม หรือ เพิ่ม CCH ใหม่





หัวข้อ การนำเสนอ

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
และบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (CTC)

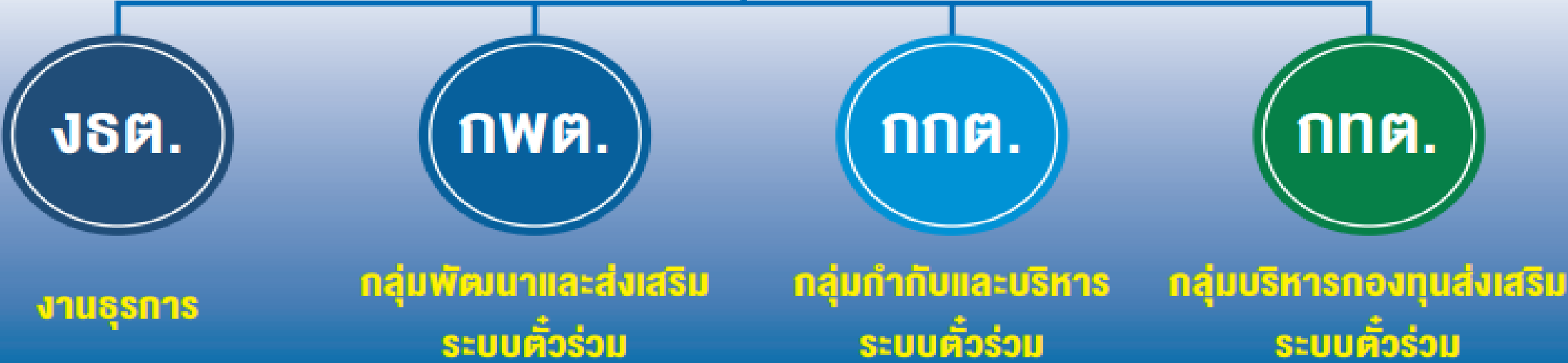
รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุน
ส่งเสริมระบบตั๋วร่วม





สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม



หัวข้อ การนำเสนอ

ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของโครงการ

การจัดตั้งหน่วยงานสำหรับทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
และบริหารจัดการรายได้กลางของระบบตั๋วร่วม (CTC)

รูปแบบโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุน
ส่งเสริมระบบตั๋วร่วม



สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.



จัดทำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม เพื่อเป็นมาตรฐานกลาง

สนว. กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม และใช้เป็นมาตรฐานกลาง สำหรับการให้บริการระบบตั๋วร่วมในอนาคต และสำหรับผู้ให้บริการในปัจจุบันที่จะเข้าสู่ระบบตั๋วร่วมตามกฎหมาย



กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม โดยกฎหมายนี้กำหนดให้หน่วยงานรัฐจะต้องนำอัตราค่าโดยสารร่วมไปใช้บังคับในการทำสัญญาสัมปทาน สัญญาร่วมงาน สัญญาร่วมลงทุน หรือใบอนุญาตประกอบกิจการระบบขนส่งสาธารณะในอนาคตด้วย



จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

เงินกองทุนสามารถนำไปใช้สนับสนุนการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม



ผู้ประกอบการที่จะมีสิทธิรับการสนับสนุนจากกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม จะต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

หากผู้ประกอบการรายใดไม่ขอรับใบอนุญาตตามกฎหมาย จะมีผลทำให้ไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนเงินกองทุน



ในกรณีมีความจำเป็น ให้ตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตั๋วร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้

หากมีความจำเป็นเพื่อรักษาการให้บริการระบบตั๋วร่วม หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างระบบตั๋วร่วม หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกา ซึ่งต้องมีการเจรจา และทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะที่จะถูกบังคับ

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.



การใช้บังคับระบบตั๋วร่วม

เมื่อพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มีผลใช้บังคับ และมีการออกกฎหมายลำดับรองประกาศกำหนด “มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม อัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอรับใบอนุญาต” แล้ว

ผู้ประกอบการรายใหม่



หน่วยงานของรัฐที่อนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ จะต้องนำมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วมไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาสัมปทาน และผู้ประกอบการรายใหม่จะต้องปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด และสามารถเชื่อมต่อกับระบบกันได้



หากประสงค์จะเข้าสู่ระบบและมีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ จะต้องขอรับใบอนุญาตตามกฎหมาย ผู้ประกอบการปัจจุบันจะต้องปรับปรุงเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ สนว. กำหนด

ผู้ประกอบการปัจจุบัน



หากไม่ประสงค์จะเข้าสู่ระบบตั๋วร่วม ก็สามารถดำเนินการต่อไปได้ตามเดิม แต่จะไม่มีสิทธิได้รับการสนับสนุนจากกองทุนฯ



ในกรณีที่มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใดเป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตั๋วร่วม และต้องได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัติ ผู้ประกอบการปัจจุบันตามที่ระบุในพระราชกฤษฎีกาจะต้องดำเนินการตาม



ความสำคัญของกฎหมายลำดับรอง

- กำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดสำหรับการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ พ.ร.บ.ตัวร่วมฯ กำหนดไว้
- กำหนดกลไกในการให้อำนาจแก่หน่วยงานของรัฐ (สนว.) ตามที่ พ.ร.บ.ตัวร่วมฯ กำหนด ในการกำหนดมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับการดำเนินงาน การพัฒนา และการให้บริการระบบตัวร่วม กำหนดหลักเกณฑ์ในการให้อำนาจในทางปกครองในการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการ พักใช้ เลิก หรือหยุดประกอบกิจการ เนื่องจากเป็นเรื่องที่ต้องอาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญของผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลการให้บริการตัวร่วมประกอบด้วย
- กำหนดกรอบในการประกอบกิจการตัวร่วมให้แก่ผู้ประกอบการตัวร่วมให้ปฏิบัติตามมาตรฐานเดียวกัน
- โดยการกำหนดหลักเกณฑ์ข้างต้นไว้ในกฎหมายลำดับรอง จะทำให้กลไกมีความยืดหยุ่น สามารถปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปในอนาคตได้สะดวก



การจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง



กฎหมายลำดับรองที่ต้องออกตามความในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.
แบ่งเป็น 3 กลุ่ม (ตามความเร่งด่วน)

กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ)

ได้แก่ การอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม การดำเนินงานและการบริหารงานของกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และหลักเกณฑ์สนับสนุนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมเพื่อให้การให้บริการเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป (11 ฉบับ)

ได้แก่ มาตรการกำกับดูแลในเชิงโครงสร้างของระบบตั๋วร่วม การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม และมาตรการกำกับดูแลการให้บริการของผู้ประกอบการ

กลุ่มที่ 3 กฎหมายลำดับรองที่จะออกในกรณีที่มีความจำเป็นตามเงื่อนไขที่กำหนด (1 ฉบับ)

คือ พระราชกฤษฎีกากำหนดบังคับให้การประกอบกิจการขนส่งสาธารณะใด เป็นกิจการที่ต้องใช้ระบบตั๋วร่วม





การจัดทำร่างกฎหมายลำดับรอง



- กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
1	ระเบียบคณะกรรมการบริหาร กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	ร่างระเบียบคณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมว่าด้วยการนำส่งเงินเข้า กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม พ.ศ. หลักการ : ผู้รับใบอนุญาตทั้ง 3 ประเภท ต้องนำส่งเงินเข้ากองทุน โดยหักจากรายได้ จากการประกอบกิจการ (จากรับเงินเข้ากองทุน) สาระสำคัญ : กำหนดอัตราของเงินส่งเข้ากองทุน วิธีการคำนวณรายได้จากการประกอบกิจการ วิธีการนำส่งเงินและรอบระยะเวลาการนำส่ง รวมทั้งการจัดส่งเอกสาร เพื่อตรวจสอบว่ายอดที่นำส่งถูกต้องหรือไม่ และกำหนดวิธีการปรับปรุง การนำส่งเงินให้ถูกต้อง	36

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
2	ระเบียบคณะกรรมการบริหาร กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (โดยความเห็นชอบของ กระทรวงการคลัง)	ร่างระเบียบคณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมว่าด้วยการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงิน และการบริหารกองทุนและการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (จากรับ+ค่าใช้จ่ายของกองทุน) (ระเบียบในการปฏิบัติงานของกองทุน)	37 ว.4

• กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่



ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
3	ระเบียบคณะกรรมการบริหาร กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (โดยความเห็นชอบของ กระทรวงการคลัง)	ร่างระเบียบคณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมว่าด้วยการขอรับเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการขอรับเงินสนับสนุน (ค่าใช้จ่ายของกองทุน) โดยแยกประเภทรายการตาม ม.37 *Subsidy ให้ผู้ประกอบการขนส่ง (ร่างข้อ 25) กรณีทั่วไป > สนับสนุนส่วนต่างระหว่างค่าโดยสารร่วมกับ ค่าโดยสารที่ต้องได้รับตามสัญญาสัมปทาน *การขอสนับสนุนส่วนต่างค่าโดยสาร ยื่นก่อนปีงบประมาณ อย่างน้อย 2 เดือน (อย่างน้อยก่อน ส.ค.) เสนอกรอบวงเงิน 3 เดือน / คณะกรรมการบริหารกองทุนฯ อนุมัติวงเงิน ตามกรอบ / สนว. เบิกจ่ายเป็นรายวัน	37 จ.2

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
4	กฎกระทรวง	ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมและยกเว้นค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการระบบ[*]ตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบกิจการระบบ[*]ตัวร่วม และอัตราค่าธรรมเนียมการต่ออายุใบอนุญาต รวมทั้งการลดหรือยกเว้นค่าธรรมเนียมดังกล่าว *กำหนดแยกตามประเภทใบอนุญาต และกรณีใบอนุญาตการให้บริการระบบ[*]ตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ แยกเป็น ทางถนน / ทางราง / ทางน้ำ *ยกเว้นค่าธรรมเนียมให้ผู้รับใบอนุญาตที่เป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่รวมถึงรัฐวิสาหกิจ	4

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
5	ประกาศกระทรวงคมนาคม	ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ในการขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม ทั้ง 3 ประเภท	17 จ.3
6	ประกาศคณะกรรมการ นโยบายระบบตัวร่วม	ร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เรื่อง หลักเกณฑ์เกี่ยวกับจุดทะเบียน ซึ่งชำระแล้วของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดจุดทะเบียนซึ่งชำระแล้วของผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการ ระบบตัวร่วม โดยแยกตามประเภทใบอนุญาต	18 (2)

- **กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่**

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
7	ประกาศสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	ร่างประกาศสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เรื่อง การรวบรวม ประมวลผล และรายงานข้อมูลการใช้บริการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการใช้บริการ ระบบตั๋วร่วม และการรายงานข้อมูลดังกล่าวมายัง สนข.	23 (3)
8	ประกาศสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	ร่างประกาศสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เรื่อง รายงานการประกอบกิจการและ กระแสเงินสด พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการจัดส่งรายงานการประกอบกิจการและกระแสเงินสด ให้แก่ สนข.	23 (4)

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะเร่งด่วน (9 ฉบับ/แล้วเสร็จ 9 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
9	ประกาศสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	ร่างประกาศสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เรื่อง วิธีการแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเมื่อถูกสั่งระงับการดำเนินการ และมีการร้องขอฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดวิธีการแจ้งมายัง สนข. กรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางถูกสั่งระงับการดำเนินการ และผู้รับใบอนุญาตนั้นมีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์	25

- **กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป (11 ฉบับ/แล้วเสร็จ 4 ฉบับ) ได้แก่**

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
1	ประกาศคณะกรรมการ นโยบายระบบตัวร่วม	ร่างประกาศคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เรื่อง กำหนดนิติบุคคลที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมเพิ่มเติม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดนิติบุคคลอื่นที่จะขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วมได้ นอกเหนือจาก นิติบุคคลที่กำหนดใน ม.18 (1) ได้แก่ นิติบุคคลต่างประเทศ แต่ต้องมีสำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศไทย	18 (1)
2	ประกาศกระทรวงคมนาคม	ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การโอนสิทธิตามใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น	20

- กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป (11 ฉบับ/แล้วเสร็จ 4 ฉบับ) ได้แก่

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
3	ประกาศกระทรวงคมนาคม	ร่างประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การแจ้งการพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการแจ้ง กรณีที่ผู้รับใบอนุญาตประสงค์จะพักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม	21 ว.2
4	ประกาศสำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร	ร่างประกาศสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เรื่อง การแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม พ.ศ. สาระสำคัญ : กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการแจ้งขอเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม	22 ว.2



- กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป (11 ฉบับ/แล้วเสร็จ 4 ฉบับ) ได้แก่



ลำดับที่ 5-11 อยู่ระหว่างดำเนินการ

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	สาระสำคัญ	บทอาศัย อำนาจ
5	กฎกระทรวง	กำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม	32
6	ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ระบบตั๋วร่วม	กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วม *ต้องคำนึงถึงความเป็นธรรม ความเสมอภาค และไม่เป็นการเลือกปฏิบัติ และหลักเกณฑ์ ตาม ม. 31 ประกอบด้วย *ต้องเปิดเผยสูตรหรือวิธีการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งข้อมูล ค่าตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณด้วย	31
7	ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ระบบตั๋วร่วม	กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกอบกิจการศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง	24

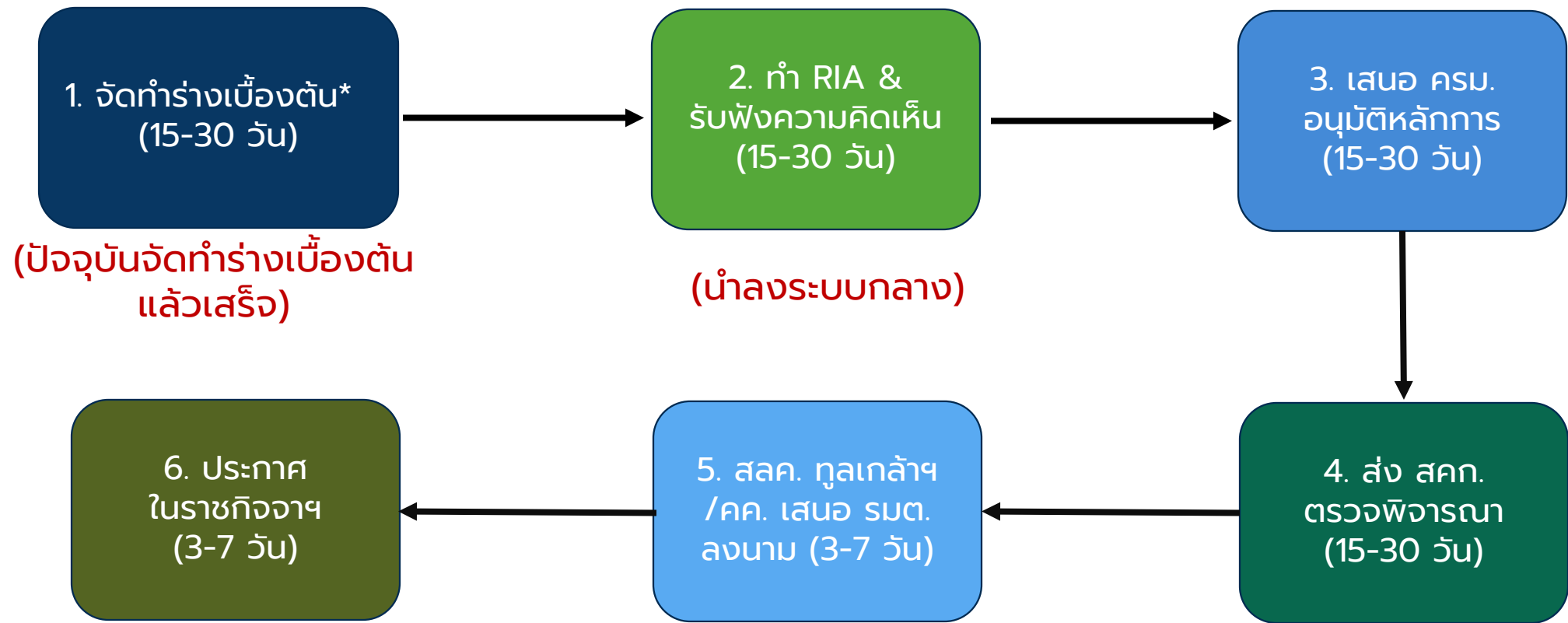


- กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป (11 ฉบับ/แล้วเสร็จ 4 ฉบับ) ได้แก่



ลำดับที่ 5-11 อยู่ระหว่างดำเนินการ

ที่	ประเภท กฎหมายลำดับรอง	ชื่อร่างและสาระสำคัญ	บทอาศัยอำนาจ
8	ประกาศสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (โดยความเห็นชอบของ คณะกรรมการนโยบาย ระบบตัวร่วม)	กำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของบัตรโดยสาร	13 (3) (ก)
9		กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	13 (3) (ข)
10		กำหนดหลักเกณฑ์การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้รับใบอนุญาต	13 (3) (ค)
11		กำหนดหลักเกณฑ์การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม	13 (3) (ง)



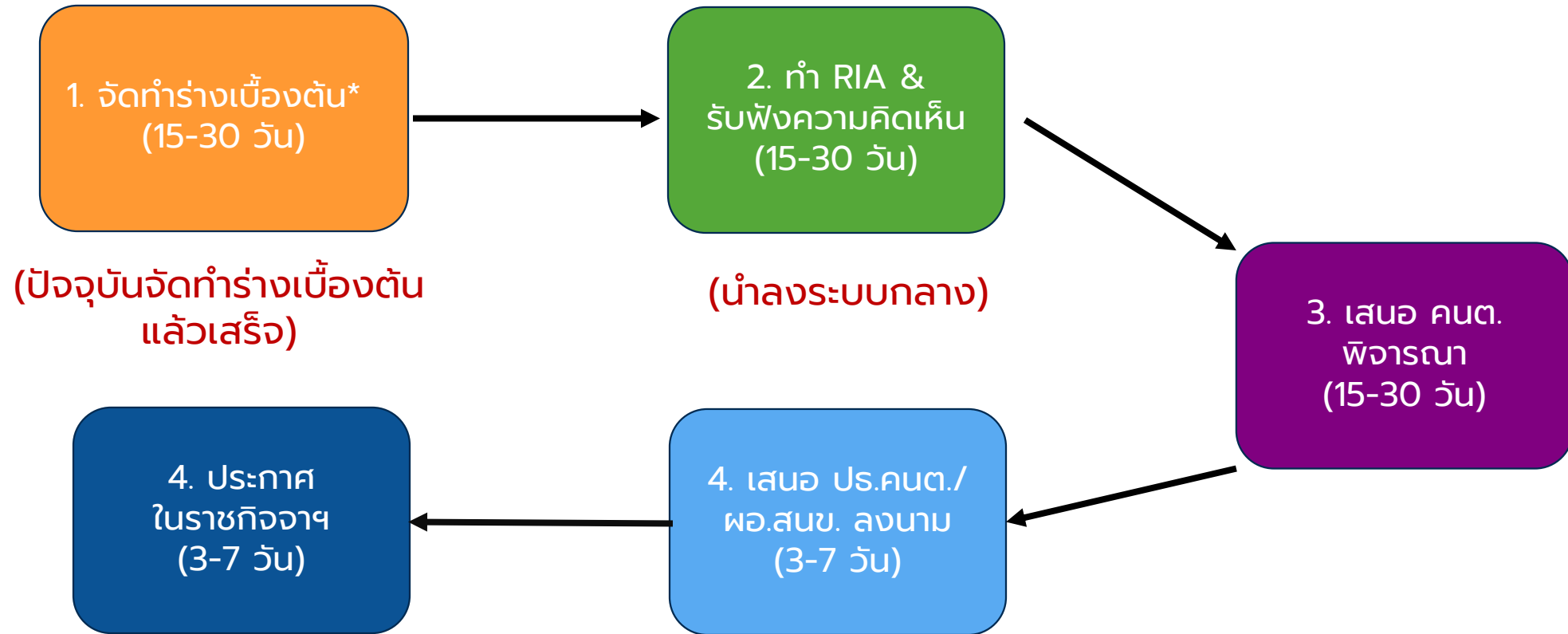
หมายเหตุ :- (1) ที่ปรึกษาฯ และเสนอ สนช. พิจารณาแล้วเสร็จ ก่อนพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับนำร่างลงระบบกลางเพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ

(2) กรณีร่างพระราชกฤษฎีกา ขั้นตอนที่ 5 เป็นการทูลเกล้าฯ ถวายเพื่อทรงลงพระปรมาภิไธยกรณีร่างกฎกระทรวง ขั้นตอนที่ 5 เป็นการเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมลงนาม

(3) * กรณีกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมตามมาตรา 32 ต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณที่ ค.ต. กำหนดตามมาตรา 31 ดังนั้น จึงต้องมีการเสนอหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้ ค.ต. พิจารณาก่อน

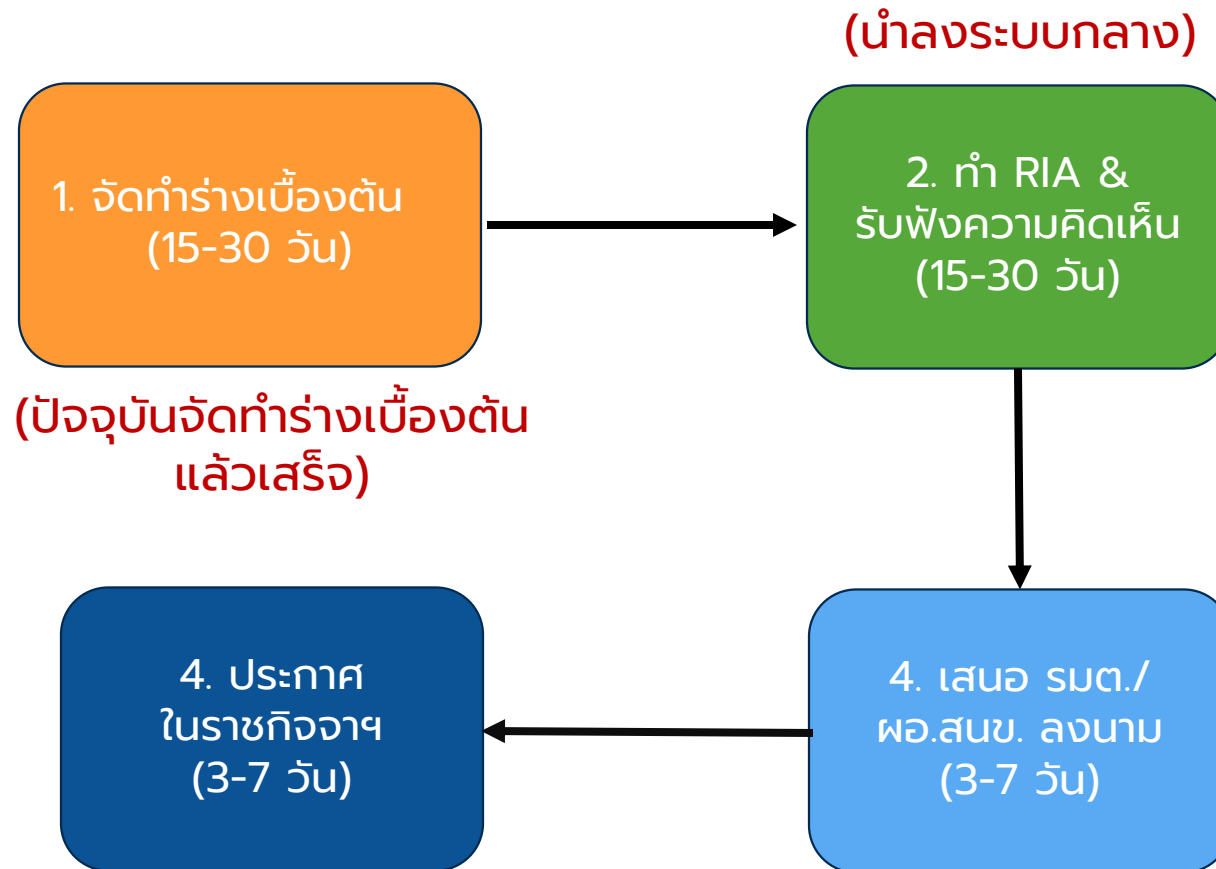


ขั้นตอนการจัดทำประกาศ คนต. และประกาศ สนข. โดยความเห็นชอบของ คนต.



หมายเหตุ :- (1) ที่ปรึกษาฯ ร่างฯ และเสนอ สนข. พิจารณาแล้วเสร็จ ก่อนพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับและนำร่างลงระบบกลางเพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ
(2) กรณีร่างประกาศ คนต. ขั้นตอนที่ 4 เป็นการเสนอประธาน คนต. ลงนามกรณีร่างประกาศ สนข. โดยความเห็นชอบของ คนต. ขั้นตอนที่ 4 เป็นการเสนอ ผอ.สนข. ลงนาม

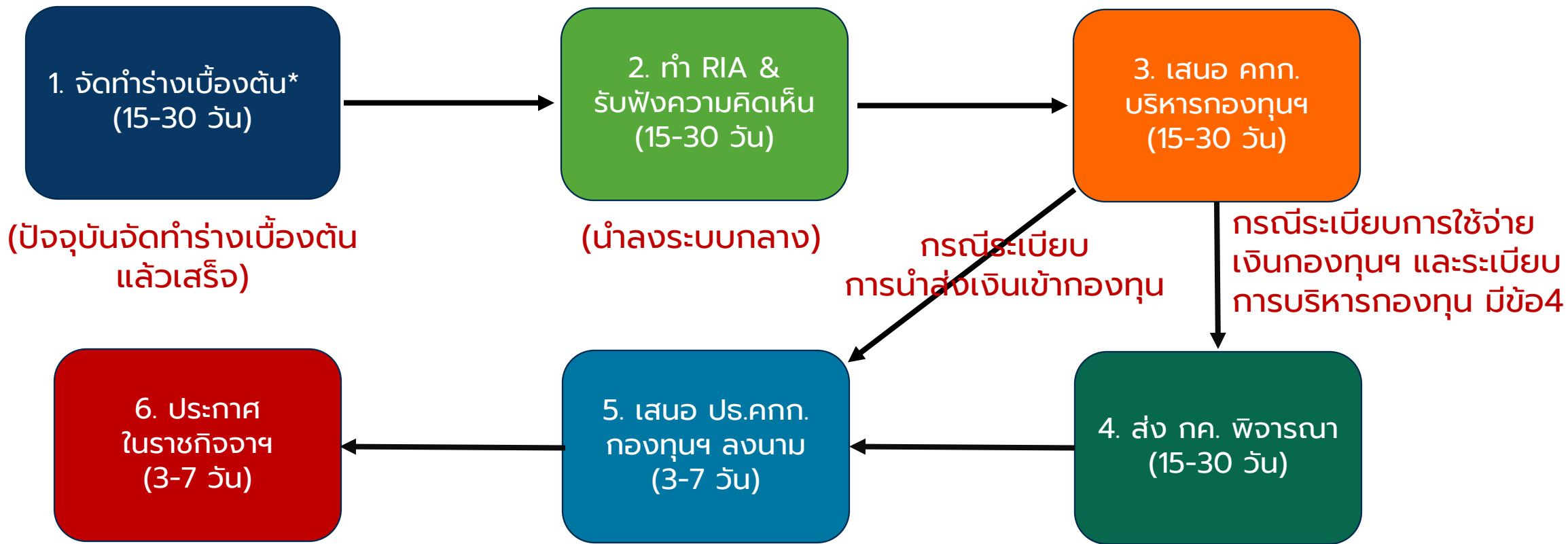
ขั้นตอนการจัดทำประกาศ คค. และประกาศ สนข.



หมายเหตุ :- (1) ที่ปรึกษาฯ และเสนอ สนข. พิจารณาแล้วเสร็จ ก่อนพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับและนำร่างลงระบบกลางเพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ
(2) กรณีร่างประกาศกระทรวงคมนาคม ขั้นตอนที่ 4 เป็นการเสนอรัฐมนตรีลงนามกรณีร่างประกาศ สนข. ขั้นตอนที่ 4 เป็นการเสนอ ผอ.สนข. ลงนาม



ขั้นตอนการจัดทำระเบียบคณะกรรมการ บริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม



หมายเหตุ :- (1) ที่ปรึกษาฯ และเสนอ สนช. พิจารณาแล้วเสร็จ ก่อนพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับและนำร่างลงระบบกลางเพื่อรับฟังความคิดเห็น เมื่อพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ
(2) *ระเบียบคณะกรรมการบริหารกองทุนฯ ว่าด้วยการนำส่งเงินเข้ากองทุน ต้องดำเนินการภายใต้กรอบนโยบายของคณะกรรมการนโยบายตัวร่วม (คนต.) ตามมาตรา ๙ (๕) ด้วย
ดังนั้น จึงต้องมีการเสนอกรอบนโยบายการนำส่งเงินเข้ากองทุนให้ คนต. พิจารณาก่อน

ประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับ



- **ลดการค่าใช้จ่ายและเพิ่มความสะดวกให้ประชาชน :** กฎหมายลำดับรองจะกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ได้ในอัตราที่ลดลง
- **สร้างมาตรฐานเทคโนโลยีที่ใช้ในระบบตัวร่วม :** เพื่อให้ระบบต่าง ๆ สามารถทำงานร่วมกันได้ พัฒนาคความเสถียรของระบบตัวร่วม และความน่าเชื่อถือในการใช้บริการ
- **อำนวยความสะดวกและลดค่าใช้จ่ายในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ :** เพิ่มแรงจูงใจในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะแทนการขนส่งส่วนบุคคล สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- **สร้างกลไกการกำกับดูแลระบบและผู้ประกอบการที่เหมาะสม :** มีการกำหนดหน้าที่และหลักเกณฑ์ที่ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามชัดเจน และจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน และการพัฒนาระบบ รวมถึงให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการในการขอรับการสนับสนุนจากกองทุนดังกล่าวด้วย

ติดตามข้อมูลการศึกษาของโครงการ



SCAN ME

Facebook

OTP-CommonTicket



SCAN ME

Website

www.otp-commonticket.com



ดาวนโหลด
เอกสารประกอบการประชุม



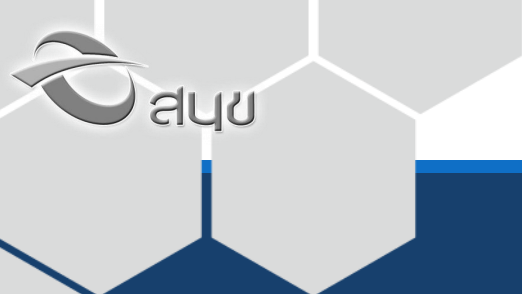
เสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
ต่อการศึกษาของโครงการ





จบการนำเสนอ ขอเชิญร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ





จบการนำเสนอ